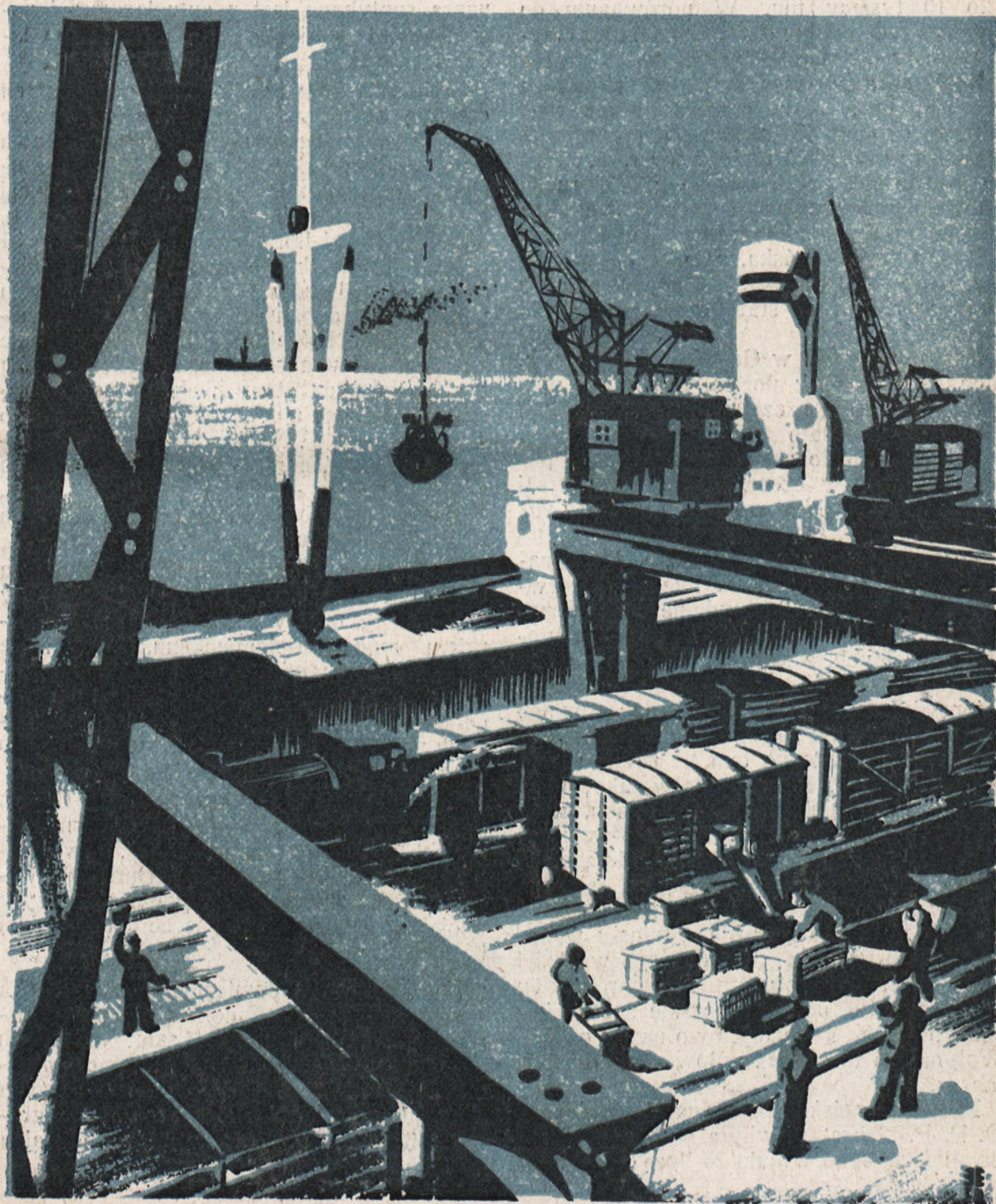
POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 9 | WARSZAWA, SIERPIEŃ, WRZESIEŃ 1935 | ROK 2



Z wybrzeża i morza

Obroty towarowe Gdyni. Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły w lipcu r. b. przeszło 640 tysięcy ton, z czego na obrót zamorski przypadło przeszło 630 tysięcy ton, a na obrót przybrzeżny łącznie z w. m. Gdańskiem i wnętrzem kraju—przeszło 10 tysięcy ton. W porównaniu do czerwca r. b. ogólne obroty towarowe Gdyni wzrosły o blisko 85 tysięcy ton.

Ruch statków w Gdyni. W przeciągu miesiąca lipca r. b. przeszło przez port gdyński ogółem 805 statków o łącznej pojemności prawie 806 tysięcy ton r. n., z czego weszło 403 statki, wyszło 402. W ruchu statków pod względem tonażu pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie—polska, trzecie—duńska, czwarte — angielska, piąte — niemiecka. W porównaniu do czerwca r. b. ruch statków zwiększył się o 36 statków.

Ruch pasażerski w Gdyni. W lipcu r. b. ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 4.910 osób, z czego przyjechało 2.305 osób, a wyjechało 2.605. Wzrost zatem w porównaniu do czerwca jest bardzo poważny, gdyż w czerwcu ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł ogółem 1.962 osoby.

Porozumienie polsko-gdańskie. Dewaluacja guldena gdańskiego w miesiącu czerwcu r. b. spowodowała wydanie przez Senat w. m. Gdańska szeregu zarządzeń walutowych i celnych, z których niejedno groziło w interesy polskie, wobec czego Rząd Polski musiał ze swej strony wydać również szereg przepisów obronnych. Dla załagodzenia powstałego na tem tle zatargu podjęto rokowania, które zostały zakończone w dniu 10 sierpnia r. b. w Gdańsku, załatwiając pomyślnie dla obu stron sprawy celne. Natomiast sprawy walutowe nie zostały jeszcze uzgodnione i są tematem dalszych rokowań, prowadzonych w Warszawie.

Polskie połowy morskie wyniosły w lipcu r. b. blisko 195 tysięcy kg. ryb wartości blisko 93 tysiące złotych. W porównaniu do lipca r. ub. połowy morskie spadły ilościowo o 13%, a wartościowo nawet o 21%. Wpłynął na to spadek połowów na pełnem morzu.

Podróże polskiej marynarki wojennej. O. R. P. „Iskra" przybyła w dniu 15 lipca do Algieru, skąd w dniu 20 lipca wyruszyła w dalszą drogę. Następnym jej etapem jest Santa Cruz na Teneryfie. W dniach 7 — 10 złożył oficjalną wizytę w Helsinkach dywizjon kontrtorpedowców, a w czasie od 17—20 lipca bawił z wizytą w Tallinie dywizjon łodzi podwodnych. Wszędzie marynarka nasza spotykana jest z entuzjazmem i podejmowana gościnnie przez miejscowe władze i ludność.

Światowa flota handlowa. Z ogłoszonych ostatnio statystyk wynika, że w okresie największego rozwoju w r. 1931 światowa flota handlowa składała się z 32.344 jednostek o łącznej pojemności, przekraczającej 70 miljonów t. r. b. Na dzień 1 lipca r. b. stan światowej floty handlowej spadł do 31 tysięcy jednostek o łącznej pojemności niespełna 65 miljonów t. r. b. Na pierwszem miejscu wśród państw morskich stoi Wielka Brytanja, której flota handlowa łącznie z Irlandją wynosi przeszło 17 miljonów t. r. b., dalej idą Stany Zjednoczone — przeszło 9½ miljona t. r. b., Japonja — przeszło 4 miljony t. r. b., Norwegja — blisko 4 miljony t. r. b., Niemcy — przeszło 3½ miljona t. r. b., Francja — blisko 3 miljony t. r. b., Włochy — blisko 3 miljony t. r. b. i Holandja — przeszło 2½ miljona t. r. b.

Rozbudowa niemieckich sił zbrojnych na morzu. Nowy program rozbudowy floty niemieckiej, oparty na porozumieniu morskiem angielsko-niemieckiem, przewiduje budowę 2 pancerników po 26.000 ton, 2 krążowników po 10.000 ton, dalej 16 kontrtorpedowców po 1.625 ton, 20 łodzi podwodnych po 250 ton, 6 łodzi podwodnych po 500 ton i 3 łodzie podwodne po 800 ton.

Wizyta niemieckiego krążownika w Gdyni. W dniu 22 sierpnia przybył do Gdyni niemiecki krążownik „Königsberg", rewizytując polskie kontrtorpedowce „Burza" i „Wicher", które przed kilku tygodniami złożyły oficjalną wizytę marynarce niemieckiej Kilonji.

Na spotkanie niemieckiego krążownika wypłynął O. R. P. „Smok" z oficerem łącznikowym. Po wymianie salut armatnich „Königsberg" wpłynął do portu, poczem nastąpiła wymiana wizyt. W dniu 23 sierpnia komendant niemieckiego krążownika z gronem oficerów załogi złożył wizyty oficjalne w Warszawie.

Przed pierwszym rejsem m|s „Piłsudskiego"

Już dość dawno do kraju nadchodziły wieści, że w stoczni włoskiej buduje się polski statek pasażerski, który urządzeniem i rozmiarami będzie największym i najbardziej nowoczesnym statkiem na Bałtyku.

Budowa statku trwała około dwóch lat. Nic dziwnego, bo przecież budowa tego rodzaju statku wymaga niemało czasu.

Chcąc wyobrazić sobie wielkość statku wystarczy porównać go ze statkiem „Polonja", który jest od niego dwa razy mniejszy.

Wymiary statku „Piłsudski" są następujące: długość wynosi przeszło 160 m., szerokość 22 m., wysokość kadłuba 13 m., zanurzenie 7,5 m., wyporność 15.000 ton, pojemność brutto — 14.400 ton, pojemność netto 8.650 ton.

Jak sama nazwa w skrócie wskazuje, m/s „Piłsudski" jest statkiem motorowym (po angielsku m/s użyte przed nazwą statku oznacza statek motorowy: motor-schip, schip-statek, motor-motor).

Dwa silniki Diesla o napędzie ropnym nadadzą mu szybkość 20 węzłów (węzeł — mila morska = 1.852 m.). Przy takiej szybkości odległość Gdynia — New-York będzie mogła być przebyta w 8 i pół dnia, podczas gdy „Pułaski" i „Kościuszko" tę samą przestrzeń przebywały w okresie 12 dni.

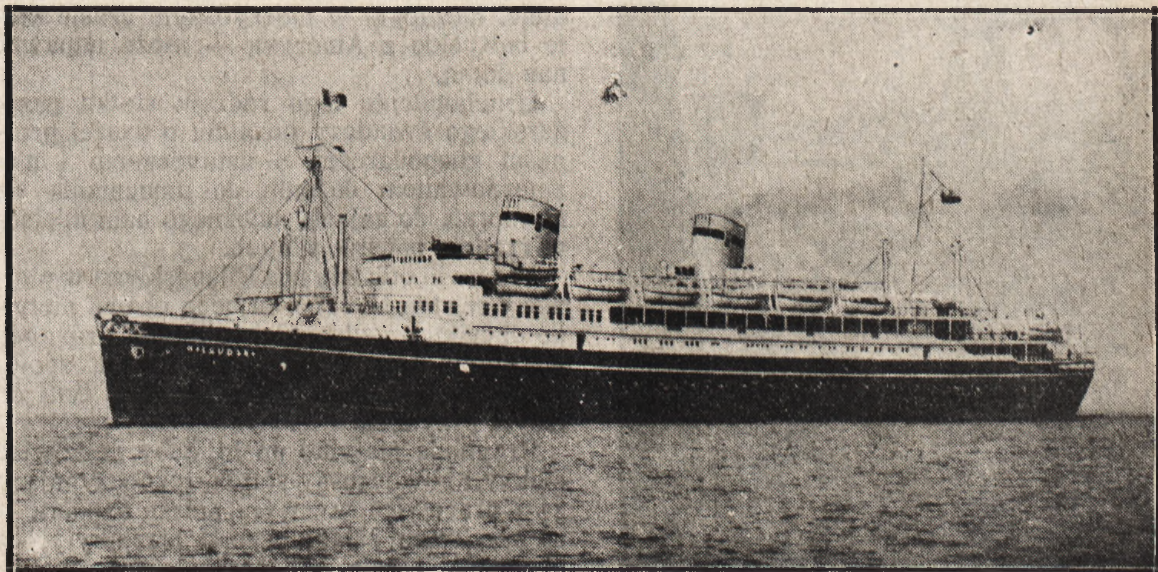
Statek „Piłsudski" jest nawskroś nowoczesny, zarówno pod względem urządzeń sterowych nawigacyjnych, jak również pod względem urządzenia wnętrza statku.

Ster jest wprawiany w ruch zapomocą specjalnych mechanizmów elektrycznych.

Ciekawe są najnowsze urządzenia podwodne, zapewniające dokładne lądowanie, ułatwiające odbiór sygnałów latarni morskich, a co najważniejsze, sygnalizujące o przeszkodach podwodnych. Bezpieczeństwo statku zapewnia również szereg innych urządzeń. Na statku jest 9 grodzi wodoszczelnych, chroniących statek w razie zderzenia od tonięcia, 16 szalup ratowniczych w tem dwie motorowe, zaopatrzone w radjostacje, tratwy i t. p.

Dla zorjentowania się w potrzebach życia statku „Piłsudski" posłużyć może zaopatrzenie śpiżarni statku na okres jednej podróży. Wykaz różnych produktów przedstawia się dość pokaźnie. I tak: 5.000 kg. mięsa, 1400 kg. wędlin, 5.000 sztuk drobiu, 2.500 kg. ryb, 6.000 kg. różnych jarzyn, 70.000 sztuk jaj, 7.000 kg. kompotu, 6.000 kg. owoców, 1.000 kg. serów, 1.000 puszek mleka skondensowanego, 3.000 kg. cukru, 400 kg. kawy i herbaty, 600 kg. soli i przypraw korzennych.

Po powrocie m/s „Piłsudskiego" z Nev Yorku do Gdyni znów ten sam zapas pro-



m/s „Piłsudski"

duktów spożywczych dostarczyć muszą odpowiednie firmy polskie.

Statek posiada dwie klasy: turystyczną i trzecią. Pierwsza z nich posiada około 360 miejsc, druga około 400.

Kabiny klasy turystycznej jedno lub dwuosobowe, posiadają wszelkie urządzenia. zapewniające pasażerom wygodę. Część tych kajut posiada własne łazienki, natryski i t. d. Kabiny klasy trzeciej są dwu i czteroosobowe.

Każda klasa posiada własną jadalnię, bawialnię, palarnię i t. d.

Poszczególne pokłady połączone są windami, a kabiny telefonami. Znajduje się tutaj również drukarnia, gdzie podczas rejsów wychodzić będzie dziennik pokładowy p. t. Kurjer Morski, zawierający zawsze ostatnie wiadomości ze świata.

Trudno jest poprostu w krótkim opisie wymienić wszystkie szczegóły urządzenia statku, opisać ich celowość, ich doskonałość, wystarczy wspomnieć, że wszystko, poczynając od najdrobniejszych rzeczy zostało wykonane nietylko dobrze lecz przedewszystkiem artystycznie.

Strona artystyczna, znajdująca swój wyraz w wyglądzie wnętrza m/s „Piłsudski", ma wybitnie polski charakter. W pracach artystycznych brali udział najwybitniejsi



Po wodowaniu m/s „Batorego"

architekci, rzeźbiarze i malarze polscy.

Motywy artystyczne są nawskroś polskie. Sztuka polska bije nietylko z obrazów artystycznych, drzeworytów, akwafortów, lecz nawet z kilimów i ścian ozdobionych freskami. Z każdego drobiazgu ujętego w pewne formy artyzmu, a zdobiącego wnętrze statku przemawia do widza odrębność sztuki polskiej. Na uwagę zasługuje jeszcze ściana honorowa na pokładzie spacerowym, na której umieszczono artystyczny portret Marszałka Piłsudskiego, wykonany przez artystę malarza Z. Grabowskiego.

W salonie natomiast za rozsuwaną ścianą znajduje się ołtarz Matki Boskiej Ostrobramskiej dłuta Kenara. Mimo że statek został wybudowany w stoczni włoskiej, jednak szereg urządzeń technicznych jak sprężarki, pompy, radjostacje, niektóre wyroby metalowe i żelazne zostały wykonane w kraju. Charakterystycznem jest również to, że prawie cała należność za budowę statku pokryta będzie węglem polskim.

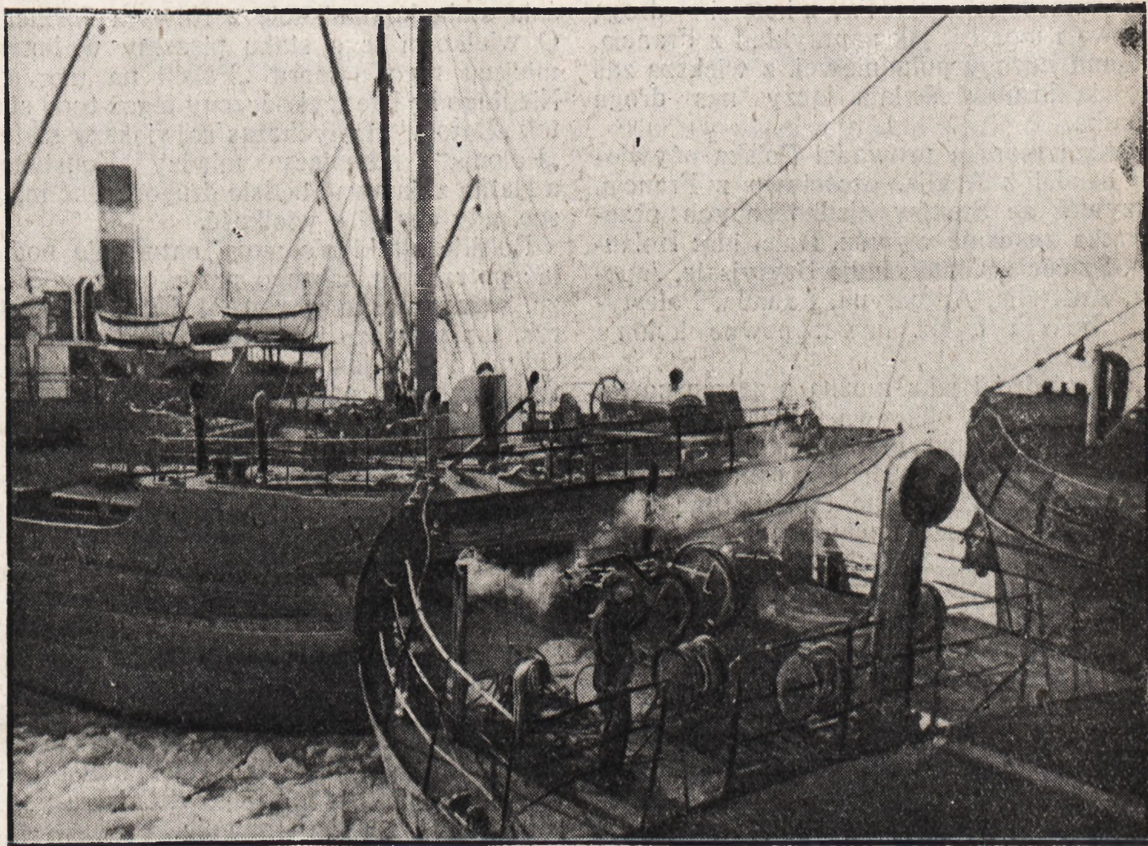
W dniu 15 września m/s „Piłsudski" wyruszy w pierwszy rejs do Ameryki na trasie Gdynia — Halifax — Nev-York, którą to trasę będzie odtąd stale przebywał. Dzień ten w dziejach naszej pracy morskiej będzie zanotowany nietylko jako dzień odjazdu jednego z nowoczesnych pasażerskich statków polskich, lecz jako moment dorównania państwom o trwałej tradycji morskiej. Fakt, że m/s „Piłsudski" będzie jedynym na Bałtyku nowocześnie urządzonym statkiem, łączącym w najszybszym czasie kraje bałtyckie z Ameryką — może napawać nas dumą.

Uruchomienie tego rodzaju statku pasażerskiego świadczy pozatem o naszej prężności gospodarczej, o ustawicznem i niezmordowanem dążeniu do umacniania się na morzu, do zajęcia należnego nam miejsca w rzędzie państw silnych.

W chwili odjazdu m/s Piłsudskiego w pierwszy rejs do Nev-Yorku będą obecni nietylko oficjalni przedstawiciele Rządu i różnych instytucyj, lecz i olbrzymie rzesze społeczeństwa polskiego, które w dniu tym do Gdyni przybędą.

Przybędą nietylko po to, żeby podziwiać piękny i nowoczesny statek, rozpoczynający swój pracowity żywot pod polską banderą — na burzliwym szlaku oceanu, lecz aby przez obecność swoją zadokumentować wobec świata całego, że rozwojem marynarki handlowej interesuje się całe społeczeństwo.

Rola marynarki handlowej



Port handlowy

Rola marynarki handlowej wypływa z tego znaczenia, jakie ma morze jako łącznik między ludźmi. Kraje kuli ziemskiej, położone w różnych strefach klimatycznych, posiadają właściwe sobie gatunki roślinne i zwierzęce przy braku innych, właściwych innym strefom klimatycznym. Tak zwane towary kolonjalne stanowią stałą i konieczną pozycję przywozu każdego kraju, leżącego w strefie umiarkowanej, to jest tej, w której znajduje się i Polska.

Odwrotnie dogodny do intensywnej pracy klimat Europy i Ameryki Północnej ułatwia powstanie wysoko rozwiniętego przemysłu, poszukującego rynków zbytu dla swoich wyrobów .

O różnorodności towarów, jakie wywozi i przywozi każdy kraj mówi przywóz i wywóz Polski. Wywozimy węgiel, drzewo surowe, napółobrobione i wyroby z niego, trzodę chlewną, jaja, cukier, mięso, masło, różne gatunki zbóż, nasiona roślin pastewnych, fasolę, groch, nasiona oleiste, nawozy sztuczne, tkaniny, przędzę, odzież, konfekcję, cynk, rury, szyny, żelazo i stal, parafinę i wazelinę, blachę żelazną, maszyny i aparaty, skóry surowe i in.

Przywozimy: bawełnę, wełnę surową, maszyny i aparatury elektrotechniczne, chemikalja, artykuły kolonjalne, owoce, papier i in.

Tak różnorodne potrzeby zbytu i zapotrzebowań wymagają utrzymania stosunków handlowych z najróżnorodniejszemi państwami.

W jednych poszukujemy potrzebnych nam artykułów, drugie są rynkiem zbytu dla nas, wreszcie coraz więcej wchodzi w użycie „kontyngentowy“ system handlu, przy którym dwa państwa na tyleż nawzajem kupują, na ile nawzajem sprzedają. System ten wszedł w użycie w związku z wysokiemi cłami, jakie wprowadziły wszystkie mocarstwa dla ochrony swego przemysłu i rolnictwa.

Z częścią krajów łączy się Polska drogą

lądową, dotyczy to, rzecz jasna, przedewszystkiem jej sąsiadów, z innemi — drogą lądową i morską, jak naprzykład z Francją, krajami Europy południowej, z większą zaś częścią krajów świata łączy nas droga morska.

Drogą morską prowadzi Polska ożywiony handel z Anglją, częściowo z Francją. Przywóz ze Stanów Zjednoczonych przewyższa znacznie wywóz. Dalej idą: Holandja, Szwecja, Chiny, Indje Brytyjskie, Japonja, Australja, Argentyna, Kanada, Palestyna, Syrja i Egipt, nawet pewne kolonje w Afryce.

Rodzaj drogi jaką można przetransportowywać towary, odgrywa w handlu znaczną rolę. Jak wiadomo, przewiezienie na odcinku jednakowej długości tego samego ładunku kosztuje kilkakrotnie taniej drogą morską, aniżeli lądową, pociągiem.

Tem się tłumaczył taki dziwoląg, jak to, że zakłady przemysłowe w Petersburgu przed wojną światową kupowały częściowo węgiel angielski, mając go poddostatkiem we własnym kraju, bo sprowadzanie węgla drogą morską z Anglji przez morze Niemieckie i Bałtyk, nawet uwzględniając wyższą cenę węgla angielskiego, wypadało taniej, aniżeli przewożenie go drogą lądową z Zagłębia Donieckiego, położonego przy morzu Czarnem.

Polska marynarka handlowa liczy przeszło 50 statków powyżej 100 t., znajdujących się w posiadaniu 4 towarzystw okrętowych. Największy statek linij żeglugowych Gdynia — Ameryka m/s Piłsudski rozpoczyna już od 15-go września stałą komunikację z Nowym Jorkiem. O wielkości tego staku piszemy w innem miejscu tego numeru „Polski na morzu". Niedługo będzie wykończony tegoż typu statek „Batory". Dotychczas największy statek „Polonja" kursujący między Konstanzą a Haiffą zajmować będzie drugorzędne miejsce, gdy chodzi o wielkość.

Polskie statki nie mogą naturalnie podołać potrzebom naszego przywozu i wywozu, wynoszącego w r. 1934 5 miljonów 948 tys. ton wywozu i 776 tys. przywozu przez Gdynię i 5 miljonów 258 tys. wywozu i 377 tys. przywozu przez Gdańsk.

Słabość polskiej marynarki handlowej jest źródłem dochodu innych państw. Również nasza emigracja zamorska musi się w większości wypadków posługiwać zagranicznemi statkami pasażerskiemi.

Stan ten wymaga gruntownej zmiany. „Własny towar na własnych statkach" — oto hasło, jakie przyświeca polityce morskiej każdego kraju. Młode państwa morskie, nieposiadające na morzu tak długowiekowych tradycyj, muszą dokładać usilnych starań, aby hasło to urzeczywistnić.

Przed polską marynarką handlową leży równie wdzięczna jak odpowiedzialna perspektywa szerokiego rozwoju.

Kusi migotliwa bałtycka fala — wodny szlak na szeroki świat. Tędy powiozą młodzi marynarze wytwory pracy i mozołu ich ojców. Tędy pod ich pieczą przypłynie soczysty owoc, dojrzały w spiekocie podzwrotnikowego słońca. **Al.**



Ładowanie auta na statek

Na pokładzie s|c „Elemka"

KU GIBRALTAROWI.

14 czerwca 1935.

Statek ćwiczebny Ligi Morskiej i Kolonjalnej „Elemka" idzie ku swemu portowi przeznaczenia, Aleksandrji.

Po parodniowym postoju w Kopenhadze i zatrzymaniu się na redzie w Helsingör poszliśmy przez Kategat i Skagerrak, okrążając półwysep Jutlandję ku Morzu Niemieckiemu. Wiatr pomyślny od Skayen pozwolił nam szybko posuwać się naprzód. Było trochę „kiwania", bo wiatr wiał wprost z rufy, ale też sunęliśmy tak, że zostawialiśmy za sobą parowce. I musieliśmy zachwycać tych, których zostawialiśmy za sobą: nieomal na każdym parowcu oficerowie wylegali na pokład z aparatami fotograficznemi, by uwiecznić tak rzadkiego gościa na morzach, jakim jest wielki, pięciomasztowy szkuner.

Nie gorzej wypadło nasze przejście przez Pas de Calais i La Manche: pomimo niebezpieczeństw, jakie czekają tam żeglarzy, pomimo „tłoku" statków, przecinających oba te szlaki wodne w rozmaitych kierunkach, pomimo prądów, zmieniających się co parę godzin, szybko zostawiliśmy za sobą ten pomost między Francją i Anglją.

Na południe od Anglji skierowaliśmy się na zachód. Trzeba było odejść około 300 mil na Ocean, by potem zwrócić na południe, i wyminąć trudny do osiągnięcia dla żaglowców Cap Finistère. Uchodzi za nadzwyczajne szczęście, o ile czy to żaglowiec czy parowiec przetnie Zatokę Biskajską bez sztormu. Nam się to nie udało: gdy byliśmy już w odległości 100 mil od trawersu Finistère, złapała nas cisza morska, a po dwuch dniach „kiwania się" na martwej fali rozpoczął się wspaniały, typowy dla Biskai sztorm. Szalał dwa dni — dwa dni huczał wiatr, olbrzymie góry wodne przewalały się po morzu, od czasu do czasu zalewając pokład, dwa dni trzeba było dokazywać cudów zręczności, by zjeść zupę albo napić się herbaty. A biedny kucharz dobrze się musiał namęczyć, by przygotować jedzenie: ogień, tłumiony przez falę wiatru, wpadającą przez komin, gasł, garnki i kotły spacerowały po blasze kuchennej.

Nie skończyło się na jednym sztormie — po dwuch dniach względnego spokoju powrócił dawny wiatr z południowego zachodu, i znów wybuchł sztorm. Znów to samo — znów góry wodne, ryk wichru, trzaskanie żagli, skrzyp wiązań statku...

Wreszcie po dwóch tygodniach lawirowania sztormowania minęliśmy Cap Finistère i weszliśmy w sferę północno-wschodnich wiatrów passatowych. Idziemy całym pędem na południe!...

PRZEZ MORZE ŚRÓDZIEMNE.

14 Lipca 1935.

Najrozkoszniejszą częścią naszej długiej podróży po morzach była niewątpliwie podróż przez Morze Śródziemne. Trzeba było od Gibraltaru do Aleksandrji, przejść prawie 1800 mil morskich, t. zn. około 3.200 klm. Przywitało nas to morze dość nieuprzejmie: gdy chcieliśmy przedostać się z Atlantyku przez cieśninę Gibraltarską, przywitał nas dwudniowy sztorm, a potem pięciodniowy wiatr wschodni, bardzo silny. W rezultacie trzeba było patrzeć na skały Ceuty i Gibraltaru, ale dojść do nich nie było można.

Gdy wreszcie dzięki zmianie kierunku wiatru znaleźliśmy się na tym może najdawniej znanym człowiekowi morzu, zaczęła się sielanka, przerywana tylko od czasu do czasu ciszą morską, przy której huśtało nas silnie. Ale przy wietrze, gdy szło się choćby nawet powoli — bo latem Morze Śródziemne nie posiada silnych wiatrów, — można było się rozkoszować morzem, niebem, niewielkiemi obłokami, wyspami, które od czasu do czasu spotykaliśmy na swej drodze.

Szliśmy od Gibraltaru prosto na wschód aż do niewielkiej wyspy Alboran, stamtąd ze względu na zmianę wiatru skręciliśmy na północny wschód i doszliśmy prawie do wysp Balearskich, a właściwie do największej z nich — Mallorci. Od Mallorci wędrowaliśmy na południowy wschód do portu, znajdującego się w Tunisie, Bizerty. Z Bizerty koło ładnej wyspy pochodzenia wulkanicznego Pantelarii przecięliśmy cieśninę między Sycylją, a Afryką aż do wyspy Malty, która kiedyś należała do rycerzy - zakonników, kawalerów Maltańskich, a obecnie jest własnością angielską. Od tej wyspy posunęliśmy się wprost na wschód ku wielkiej wyspie greckiej Krecie, jednak znów ze względu na zmianę wiatru zbliżyliśmy się do brzegów Afryki.

Przez cały czas podróży po Morzu Śródziemnem zapomnieliśmy o sztormach, deszczach, ale też i o silniejszych wiatrach. Statek tak duży, jak „Elemka" nie idzie przy słabym wietrze tak szybko, jak lekki jacht. O ile ktoś nie lubi morza, to takie powolne w stosunku do podróży parowcem pływanie może wydać mu się nawet nudnem. Ale inaczej wygląda to dla każdego, co morze kocha: nie ma tu mocnych, tragicznych widoków sztormu, fale nie wchodzą na pokład, ale jednak morze i w tym prawie zupełnie spokojnym stanie ma swój duży urok.

I myślę, że bardzo wielu czytelników „Polski na morzu" chętnie odbyłoby taką wycieczkę...

Abecadło żeglarza



Ćwiczenie z sekstansem

W poprzednich numerach, poznaliśmy rozmaite typy statków, teraz zaś zajmiemy się przyrządami, używanemi w żegludze.

Nie potrzebuję chyba nadmieniać, że najważniejszym przyrządem nawigacyjnym jest kompas, inaczej busola.

Mamy dwa rodzaje kompasów:

1) Kompas magnetyczny, używany przeważnie na większości statków handlowych.

Zasady kompasa magnetycznego są znane każdemu i nie będę się nad nim wiele rozpisywał. Muszę zaznaczyć tylko, że kompas taki, składa się z naktuza, czyli podstawy, puszki kompasowej, umieszczonej na pierścieniu Cardona, co umożliwia jej niezależność od kołysania się statku, oraz róży wiatrów.

Róża wiatrów jest zasadniczą częścią kompasu. Sama róża składa się z tarczy papierowej, lub aluminjowej (przy kompasach mokrych) z podziałką stopniową i rumbową (rumb = 11¼°).

Pod tarczą zawieszone są na jedwabnych nitkach równoległe do siebie magnesy.

Przy kompasach suchych róża wspiera się środkiem swym na igle umieszczonej na spodzie puszki. Odwrotnie przy kompasach mokrych

Płyn kompasowy składający się z ⅔ wody i ⅓ alkoholu (niezbędnego celem obniżenia temperatury zamarzania) wypiera różę, tym razem aluminjową z pływakiem, ku górze to też opiera się ona na igle ostrzem zwróconej ku dołowi i umocowanej do górnej szybki puszki kompasowej.

2) Kompasy żyroskopowe, używane na statkach wojennych oraz większych pasażerskich.

Żyroskopy, które są zbudowane na zasadzie bąka obracającego się szybko koło swej osi (oś szybko wirującego bąka zachowuje kierunek w przestrzeni) są tem dogodne, iż nie ulegają wpływom magnetycznym żelaza okrętowego. Wpływy te szczególnie na zakutych w stal okrętach wojennych, w wysokim stopniu utrudniałyby nawigację z kompasem magnetycznym. (Błąd kompasu powstały skutkiem wpływu żelaza okrętowego nosi nazwę dewjacji kompasu.)

Do przyrządów od najdawniejszych czasów używanych na morzu celem określenia pozycji należą: pelengator oraz sextans. (Kolumb podczas swych wypraw odkrywczych posługiwał się sextansem wprawdzie dość jeszcze prymitywnym, zaś zasada pelengowania znalazła zastosowanie z chwilą wykreślenia pierwszej mapy morskiej).

Pelengator służy do mierzenia kątów poziomych między kierunkiem północnym na kompasie, a prostą łączącą oko obserwatora z objektem pelengowanym na lądzie i oznaczonym na mapie.

Kreśląc na mapie od owego pelengowanego objektu odwrotność (różniącym się o 180°) otrzymanego pelengu (kierunku) otrzymujemy linję pozycyjną, czyli linję na której się statek w danem momencie znajduje. Przecięcie się dwóch linij pozycyjnych daje nam szukaną pozycję statku.

Pelengator jest tem samem ściśle związany z kompasem, gdyż kąty te (pelengi) odczytuje się na róży wiatrów, a następnie przenosi na mapę. Przy pelengowaniu pelengator nakłada się na kompas. Na tych samych zasadach opiera się sposób określania pozycji przy pomocy radjopelengów, gdzie rolę pelengatora spełnia radjopelengator, zaś rolę objektów na lądzie — radjostacje nadające sygnały.

Przyrządem używanym na pełnem morzu do obserwacji ciał niebieskich jest sextans. Sextans jest przyrządem nadzwyczaj precyzyjnym i wymaga dużej pieczołowitości. Sextans umożliwia nam. niezależnie od kołysania statku. mierzenie najmniejszego kata zawartego między prostą łączącą oko obserwatora z widnokregiem. a prosta łącząca oko obser-

watora z danem ciałem niebieskiem, czyli t. zw. wysokość ciała niebieskiego. Znalezioną wysokość wprowadzamy do znanych w nawigacji formuł matematycznych i drogą wyliczenia otrzymujemy szukaną linję pozycyjną.

Przy wszystkich prawie obserwacjach astronomicznych konieczna jest znajomość dokładnego czasu. Dlatego też statki zaopatrzone są w precyzyjnie dokładne zegary zwane chronometrami. Chronometry sprawdza się codziennie przy pomocy radja.

Jednostką mierzenia szybkości w żegludze jest szybkość jednej mili morskiej (1853 mtr.) na godzinę, inaczej węzeł.

Szybkość mierzymy przy pomocy logu.

Najczęściej używane typy logów są: log burtowy, ręczny, mechaniczny. Również śruba okrętowa może spełniać rolę logu, ponieważ szybkość statku jest ściśle zależna od ilości obrotów śruby.

Przy szybkościach małych (na żaglowcach) t. j. 3—4 węzłach, używa się logu burtowego. Log burtowy nie jest żadnym przyrządem, lecz polega na mierzeniu czasu, jaki upływa przy przepływaniu statku obok jakiegokolwiek wyrzuconego za burtę przedmiotu. W tym celu, na burcie robimy dwa znaki w dowolnej znanej nam odległości, i notujemy czas przesunięcia się wyrzuconego przedmiotu między znakami. Mamy więc drogę (odległość między znakami) i czas.

Szybkość $V = \frac{l}{t}$ gdzie l jest odległością między znakami, a t zaobserwowanym czasem.

Zasada loga ręcznego polega na tem, że rzucamy do wody pływak przymocowany do liny. Położenie pływaka względem wody uważamy za stałe. Linkę swobodnie wypuszczamy w miarę oddalania się statku od pływaka. Linkę cechujemy, robiąc np. węzły (stąd nazwa węzeł). Mając czas i znając długość linki, która wybiegła za burtę, możemy obliczyć szybkość statku. Logiem ręcznym możemy posługiwać się przy szybkościach 3—10 węzłów, przyczem niedokładność pomiaru nie przekracza 5%.

Log mechaniczny składa się ze śruby, holowanej przez statek na długiej lince, i z zegara umieszczonego na burcie, do którego ta linka jest przymocowana. Prąd wody obraca śruby. Naturalnie im szybszy jest bieg statku, tem mocniejszy jest prąd wody, a zatem i śruba szybciej się obraca. Obroty śruby za pośrednictwem linki przechodzą na mechanizm zegarowy, na którego cyferblacie odczytuje się ilość przebytych mil z dokładnością do 1/10 Znając więc czas podróży i ilość przebytych mil możemy znaleźć szybkość statku.

Naturalnie wszystkie te logi dają nam szybkość względem wody, nie uwzględniając prądów. Stąd statek płynący z prądem ma szybkość wskazaną przez log więcej szybkość prądu i odwrotnie.



„Łapanie" słońca przy pomocy sekstansu

Zbiórka na F.O.M. musi być powszechna

Leży przed nami ogrom pracy.

Rok bieżący 1935/36 musi być rokiem z jednej strony dalszego wszechstronnego rozwoju, z drugiej zaś usystematyzowania i uporządkowania wielkiego dotychczasowego dorobku częstokroć improwizowanego w poczuciu konieczności dorównania innym narodom rozwijającym się od dziesiątków lat w szczęśliwszej niż my do niedawna egzystencji.

Na jedno z naczelnych miejsc w naszej pracy organizacyjnej wysuwa się sprawa F.O.M.-u. Te trzy literki skrótu przez pierwszy rok dzieła zdołały w świadomości społeczeństwa wywalczyć sobie prawo obywatelstwa. W tych trzech literach zawarła się cała zdrowa inicjatywa społeczna idąca z pomocą tam, gdzie zieje dotkliwa jeszcze luka w naszem życiu państwowem,, a której państwo walcząc z trudnościami finansowemi, obarczone bezmiarem potrzeb narzucających się, samo wydołać jeszcze nie może. Mówimy tu o obronie morskiej.

Cały świat woła o pokój i zbroi się. Może woła o pokój szczerze, lecz napewno szczerze się zbroi, może tylko sprawdza się jeszcze raz starorzymska zasada: „Si vis pacem para bellum" *). Zbroi się świat na lądzie, w powietrzu i na morzu.

Pokoju broni przedewszystkiem armja. Jest zrozumiałą rzeczą, że losy wojny gdyby nadeszła, rozstrzygną się przedewszystkiem na lądzie. Takim jest nasz układ geograficzny. Nic więc dziwnego, że wysiłek budżetowy Rzplitej musi iść w kierunku obrony lądu i powietrza. Nie zaniedbuje sie obrony pobrzeża, ale środki na ten cel płynące nie są wystarczające. Tam zaś gdzie Państwo nie może wszystkiego, z pomocą musi przyjść cały naród. Chodzi więc o pomoc finansową. Ale nietylko. Zbiórka na F. O. M. ma znaczenie wychowawcze pierwszorzędnej jakości. Wysiłek groszowy zubożałego społeczeństwa, który iść musi często w parze z pewnem poświęceniem, ma na celu związanie jednostki psychicznie z naszym dostępem do morza, bez którego nie da się utrzymać wielkość Państwa. Zbiórka ma być widocznym materjalnym wyrazem przywiązania polskiego do morskich perspektyw dziejowych Rzplitej. Wreszcie zbiórka tegoroczna ma być uczczeniem pamięci Wodza, gdyż na zasadzie jednogłośnej uchwały Zarządu F.O.M.-u dn. 21.VI 1935 r. zebrane pieniądze iść mają w tym roku na łódź podwodną im. Marszałka Piłsudskiego. Zamierzenie jest wielkie, gdyż nasze dotąd zebrane 3.200.000 złotych w ciągu 19 miesięcy zbiórki, łącznie z długoletnim wysiłkiem wojska, który dał w rezultacie blisko 5 miljonów, jest dostateczną sumą dla niezwłocznego rozpoczęcia dzieła. Przyjrzyjmy się wysiłkowi finansowemu F.O.M.-u.

I-szy rok zbiórki (15 miesięcy) dał w gotówce i papierach wartościowych:

1.V	1931	—	2.511.062.21
1.VI	„	—	2.653.521.79
1.VII	„	—	2.904.475.81
1.VIII	„	—	3.082.809.77

w dniu pisania niniejszej notatki t. j. 23.VIII było 3.198.001.16.

Nie jest to suma imponująca dla wielkiego narodu. Wytłomaczeniem tego skromnego dorobku są klęski żywiołowe roku zeszłego, ciężki niewiarogodnie stan naszych wsi i miast, Pożyczka Narodowa, później Inwestycyjna, rozszerzenie potrzeb społecznych. Nie jest więc tak źle, ale pod jednym warunkiem jednak. Wysiłek musi być stały, metodyczny. Wysiłek drobny, ale powszechny.

Powszechność zbiórki na F.O.M. musi być naszem zawołaniem... na rok 1935/36: „Daj grosz, i zmuś moralnie wszystkich, by ten grosz dali".

Jest nas dużo w Polsce. Podczas niewoli z groszowych składek powstał po strajku młodzieży w 1905 roku imponujący gmach prywatnej szkoły polskiej. Z groszowych składek podczas niewoli „Macierz Szkolna" w 23 proc. zdołała zmniejszyć analfabetyzm w kraju podczas rewolucji 1905 r. Ofiarność publiczna przed wojną zbudowała wszystko w państwie niepodległem, budząc Rząd i Skarb Państwa. Z groszowych składek, w dużej mierze młodzieży, powstała szkoła polska na obczyźnie. Korzystamy obecnie z dobrodziejstw niepodległego państwa zbudowanego przez pokolenie starsze. Młodzież obecna, napewno nie mniej ofiarna, od młodzieży ubiegłego pokolenia, nie potrzebuje jak dotąd składać podatku krwi, może więc dać drobny datek na budowę zbrojnej siły morskiej. Niech potęga polska rośnie na lądzie również jak i na morzu!

S. S.

*) Jeżeli chcesz pokoju, przygotuj się do wojny.

Podczas wakacyj

Spływ do Morza Czarnego

W dniu 15 lipca z Kołomyi odpłynęło do morza Czarnego sto pięćdziesiąt sześć osób spływu, zorganizowanego przez Ligę Morską i Kolonjalną. Popłynęli na łodziach, kajakach i byli przekonani, że na tak długiej trasie jak Kołomyja — morze Czarne czeka ich wiele trudów i niespodzianek, nie przypuszczali jednak, że to najgorsze przyjdzie zaraz na początku, jakgdyby chcąc wypróbować ich hart i wytrwałość. I rzeczywiście trzeba było niebylejakiej wytrwałości, aby przebyć najtrudniejszy odcinek od Kołomyi do Czerniowiec.

Łodzie, kajaki, niesione bystrym prądem Prutu bardzo często uderzały o kamienie, dziurawiąc się. Dobywali przeto wioślarze zgłębi schówków różne dykty, klajstry, gwoździe, aby naprędce „opatrzyć" pogruchotane kajaki i znów jechać. Gdyby jechać! Dość często płycizny były najeżone głazami i o jechaniu nie było mowy — trzeba było zręcznie kajak przepychać. Potem już na terenie rumuńskim do Ungheni znów uczestnicy spływu poznali nowy rodzaj przeszkód. Liczne młyny, o tamach kamiennych, rozsiadły się tutaj nad Prutem.

Wśród trudów wiecznych przeszkód, napotykanych po drodze, uczestnicy marzyli o dopłynięciu do jednej z miejscowości, do Ungheni, od której według wiadomości wiosłowanie miało być rajską przyjemnością.

Ta rumuńska miejscowość stała się upragnionem marzeniem wszystkich, którym pot spływał obficie z czoła. Od Ungheni nastąpiło jednak rozczarowanie; nie było tu wprawdzie takiej ilości płycizn, tam kamiennych, niemniej jednak koryto rzeki nie było zbytnio łaskawe dla wioślarzy. Trudy wiosłowania, napotykane tutaj, były jednak dziecinną zabawką w porównaniu z trasą pierwszego tygodnia. Tak mniej więcej przedstawiała się trasa, jaką przebywał spływ do morza Czarnego.

Nie po raz pierwszy Polacy pojawili się na tym szlaku, po którym płynął spływ do morza Czarnego. Dawno bardzo, bo już poraz pierwszy za króla Kazimierza Wielkiego szły tędy



Król rumuński słucha przemówienia posła Arciszewskiego

hufce rycerstwa. Potem, szczególnie w okresie walk z Turkami, drogą tą stale przeciągali polscy rycerze. Był to najwygodniejszy szlak, jaki prowadził na południe. To też Prut od Kołomyi aż po Dunaj, właśnie na tym najtrudniejszym odcinku trasy dla uczestników spływu, jest ściśle związany z naszą przeszłością historyczną. Polała się bujnie krew rycerstwa polskiego, mogiły i kurhany wznosiły się tutaj na przestrzeni długich wieków.

Spływ dążąc niestrudzenie naprzód na odległości 10 kilometrów od Ungheni napotkał na miejsce, które w świadomości Polaka, otoczone jest szczególnym sentymentem. Cecora! Komuż obca jest nazwa miejscowości, pod którą poległ w bohaterskiej walce hetman Stanisław Żółkiewski? Miejsce bitwy — to szara równina, leżąca po lewej stronie Prutu, po prawej zaś miejscowość Cecora, po rumuńsku Tutora.

Do uczestników spływu, którzy zatrzymali się, aby oddać hołd pamięci wielkich przodków, przemawiał sołtys wsi Cecora. Przemówienie jego było proste, pozbawione cech wyuczonych frazesów, przyjaźni polsko-rumuńskiej, gdyż zbyteczna była tutaj propaganda imienia polskiego.

Pamięć bowiem hetmana Żółkiewskiego i nieustępliwej, a dumnej jego walki, żyje w opowiadaniach ludu tutejszego, przekazywana z pokolenia w pokolenie. I nie pamięć klęski przetrwała, lecz bohaterstwa i wielkości imienia rycerstwa polskiego.

Uczestnicy spływu czuli się podczas tej skromnej, a tak niezwykłej uroczystości, jak gdyby wtargnęli do jakiegoś grobowca świętych, a wielkich pamiątek historycznych, a wobec przedstawicieli społeczeństwa rumuńskiego, którzy się zgromadzili, aby ich powitać, poczuli się dumni, że są dziedzicami tak bohaterskiej i wielkiej przeszłości, wielkiej nawet podczas klęski.

Odjeżdżając stąd, uczestnicy zabrali nietylko garść ziemi cecorskiej, nasiąkłej przed wiekami krwią polską, lecz unieśli stąd wspomnienie, jakiejś przedziwnie wielkiej, a niezapomnianej chwili.

Potem znów posuwanie się naprzód, do celu. Po drodze, jak przedtem, społeczeństwo rumuńskie witało wszędzie objawami niezwykłej wprost serdeczności i przyjaźni.

Wreszcie morze Czarne. Cel, który w trudnych momentach borykania się z trudnościami trasy, dodawał bodźca do wytrwania.

W Konstancy uczestnicy spływu brali udział w uroczystościach rumuńskiego „Święta Morza", jako najbardziej popularne „osobistości". W ramach „Święta Morza" w Konstancy była uroczystość zakończenia spływu. Jak zwykle w takich wypadkach, były różne defilady, manifestacje, oficjalne przyjęcia. Po królewskim bankiecie, wieczorem, król rumuński, Karol II wraz z posłem Arciszewskim, przedstawicielami L. M. K., premjerem i członkami rządu rumuńskiego wyszedł na molo w Mamaia. Tutaj poseł Arciszewski wręczył królowi puhar z wodą z Bałtyku, prbywiezioną przez spływ, mówiąc: „Nikt lepiej, niż nasze dwa narody, nie jest przeznaczony, by połączyć morze północne z morzami południa". Król wziąwszy puhar z rąk posła Rzeczypospolitej, zwrócił się do otoczenia: „Wyrażam przekonanie, iż temu aktowi symbolicznemu odpowie rzeczywistość ściślej łączności Bałtyku z morzem Czarnem poprzez węzły przyjaźni, łączące oba nasze narody".

W ciszy, jaka wśród zgromadzonych dostojników zapanowała, król przelał z puharu wodę bałtycką do morza Czarnego.

Obecnie uczestnicy spływu powrócili już do swoich miast, zajęć. Podczas monotonnych, niewolniczo, podobnych do siebie dni zamajaczy im niejednokrotnie Prut, skąpany w słońcu, szara równina cecorska, lub uroczystości świętomorskie w Konstanzy. A trudności życiowe, jakie niejeden dzień im przyniesie, będą pokonywać tak niezmordowanie i wytrwale, jak robili to z przeszkodami trasy podczas długich tygodni spływu.

Na Helu

Prawie w środku lasu sosnowego na Helu rozsiadły się złociste domki campingowe. To obozy Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Codziennie o godz. 7-ej, na dźwięk pobudki, rozpoczynało się tutaj życie. Z sosnowych pachnących żywicą domków wybiegał różnokolorowy tłum uczestników — aby pieśnią poranną powitać budzący się dzień. A każdy z tych dni przynosił jakąś radość, jakieś wrażenie. Wrażeń było tutaj bardzo dużo. Rozpoczynały się one już od chwili, gdy uczestnicy obozu znajdowali się na plaży, gdzie jedni z zapałem pluskali się w przybijających falach, inni gdzieś z dołków wygrzebanych w białym piasku spoglądali na morze, które ustawicznie zmieniało swe oblicze. Raz spokojne, wygładzone aż po horyzont, pokornie lizało długiemi białemi językami piasek, to znów ustrojone w białe baranki uderzało o brzeg z całą furją, w jakimś ataku wściekłości. Niejeden z uczestników godzinami całemi wpatrywał się w to przepotężne zjawisko, wiecznie silne, młode, budzące wrażenie potęgi i nigdy niezbadanej tajemnicy.

Często odbywały się wycieczki kutrami do różnych miejscowości nadmorskich. Organizacja wycieczek **pomyślana była** w ten sposób,

aby uczestnik najkrótszego, t.j. 10-dniowego turnusu, mógł zwiedzić przynajmniej jedną ważniejszą miejscowość nadmorską. Niejednokrotnie przeto kutry rybackie z uczestnikami obozu L. M. K. przybijały do Gdańska lub Gdyni. I wszystko, cokolwiek roztaczało się tutaj — wprawiało wszystkich w zdumienie i podziw. Dźwigi portowe, baseny, magazyny, chłodnie i wiele innych urządzeń w porcie gdyńskim były przedmiotem długich rozmów na kutrze w powrotnej drodze do obozu.

W obozach L. M. K. prowadzone były codziennie wykłady o zagadnieniach morskich. Nabierały one tutaj w bliskości morza istotnej potrzeby, gdyż szereg zjawisk naszego życia nad morzem, budził w niejednym zainteresowanie się życiem morskiem w Polsce. Wykłady, prowadzone przez specjalnych prelegentów obejmowały całokształt zagadnień morskich i kolonjalnych.

Najbardziej popularną jednak imprezą obozu — były ogniska wieczorne. Poprzedzały je zawsze niezwykle tajemnicze przygotowania w świetlicy obozowej, gdzie uczono się piosenek, wierszy. A wieczorem, gdy noc spływała na Hel, gdy ciszę mącił tylko dochodzący z morza głos zawodzącej jękliwie boji — zapalano ognisko. W tłum rozsiadły wokół wpadała piosenka, wierszyk jakiś, lub niezwykłe opowiadanie. Jedno ognisko w szczególności poświęcone było opowiadaniom. W grupie uczestników obozu znajdował się bowiem pewien doktór, który w zamorskich podróżach doznał niejednej niezwykłej przygody. Chętnie podzielił się wrażeniami z zebranymi przy ognisku uczestnikami obozu. Opowiadał barwnie, wskrzeszając w pamięci wydarzenia już dawno przeżyte.

Mówił o krajach nieznanych, o kolonji ludzi trędowatych, o prawdziwym królu indyjskim, żyjącym gdzieś w puszczach amerykańskich. Wiele innych dziwów opowiadał uczestnikom ogniska tego wieczoru. Były to tylko barwne fragmenty jego życia. I myśl niejednego urzeczona czarem tych przygód, uporczywie wybiegała ku tym dalekim krajom zamorskim, gdzie życie tak odmienne, nieznane.

Tak mijał dzień po dniu w obozie. Nie było tutaj czasu na nudy, gdyż codzienny program życia obozowego przygotowywał coraz to nowe rozrywki. Dlatego w obozie nie było ludzi smutnych, niezadowolonych. Na twarzach zarówno ludzi starszych jak i młodych widniał jednakowy wyraz zadowolenia i radości, która często wybuchała jakąś piosenką, śpiewaną wspólnie podczas wycieczek, zabawy w obozie, lub na plaży.

Nic dziwnego, że wśród radosnego nastroju życia w obozie — odpoczynek mijał, jak sen — ten i ów, zerknąwszy w kalendarz, stwierdzał, że to już koniec, że trzeba będzie pożegnać to miasteczko domków campingowych, gdzie życie upływa tak łatwo i radośnie i wracać do codziennej monotonności.

A pierwszy ranek, który obudził go już w mieście nie powitał go radosnym zapachem sosen na Helu, nie pobudziła go do pośpiechu rannego wstania chęć ujrzenia zmiennego morza „jakie też ono dzisiaj jest", tylko zapchany tramwaj zawiózł go gdzieś do pracy, w dusznych, zamkniętych izbach... S. Z.

Nad Naroczą

Podróż nad Narocz jest długa i uciążliwa, lecz u celu naszej wędrówki czekają nas kłębiste wody Naroczy, czekają nas niecierpliwie, kolebiące się przy pomoście ośrodka żeglarskiego L.M.K. — żaglówki. Co najważniejsze czeka nas tam prawdziwy wypoczynek wśród słońca i wiatrów naroczańskich.

Towarzystwo jest bardzo młode... Od 14 do 18 lat. Więc dowcipy tryskają jak race, rozbrzmiewają ożywione rozmowy a wszyscy ciekawie pytają: — Jak to tam jest nad tą Naroczą? — Kierownicy całej wyprawy robią tajemnicze miny i odpowiadają jednem krótkiem słowem w którem wiele się mieści: — Zobaczycie!—Młodzież chce wiedzieć wszystko. — Jaka jest największa głębokość jeziora? A ile ma Narocz powierzchni? Ile razy dziennie dają jeść w ośrodku? Czy będzie pogoda?

Więc zrazu nieustępliwi kierownicy wycieczki miękną i objaśniają że głębokość jeziora dochodzi do 35 metrów a powierzchnia wodna wynosi 80 klm². a pogoda? — Pogoda musi być dobra! Zresztą aby wiatr był...

Zbliżając się do jeziora, mijamy wieś Kupa, która rozsiadła się na wzgórzu opodal Naroczy. Wszyscy kierują wzrok w jedną stronę... Jest!

Przed nami leży wielka, spokojna tafla wodna. Wydaje się że jest tuż, tuż, bliziutko. Patrzymy w milczeniu. Widok jest piękny i rozległy. Daleko, daleko gdzieś na skraju widnokręgu widać cieniutką smużkę przeciwległego brzegu, która niknie chwilami i łączy się z kresem chmurzystego nieba.

Przyjeżdżamy do ośrodka L.M.K. Wita nas komendant. Odrazu czujemy się jak u siebie w domu. Sprawnie i szybko załatwiono wstępne czynności. Wszyscy są ulokowani. Każdy ma już swoje łóżko i miejsce. Siadamy do kolacji. Wokół blade twarze, zmęczone całoroczną pracą w szkole. Za cztery tygodnie nabiorą nowych sił skrzepną i sczernieją na wietrze. Będą opuszczali ten obóz

unosząc z sobą wspomnienie, przyjemnie i pożytecznie spędzonych chwil.

Po kolacji jeszcze nad jezioro. Aby chwilę popatrzeć, aby chociaż ręce i twarz w jego wodzie zanurzyć. A potem spać, bo jutro czeka już normalny dzień pracy w ośrodku.

O siódmej rano budzi nas krótki sygnał pobudki. Z estetycznych budynków ośrodka wysypuje się młodzież ciekawa oczekującego ją dnia. Instruktor wychowania fizycznego „Pan Wuef" gwiżdże na zbiórkę. Gimnastyka, porządkowanie, modlitwa, śniadanie i wreszcie — na jezioro. Młodzież grupuje się przy żaglówkach. „Pan Wuwu" (instruktor wychowania wodnego) rozpoczyna pogadankę o sprzęcie żeglarskim. Padają tajemnicze wyrazy: takielunek, fok, kliwer...

Nie są to rzeczy trudne. Zato — ciekawe i pasjonujące. Młodzież uczy się chętnie i szybko. Wielu otrzymuje po zakończeniu ośrodka stopień żeglarza lub sternika śródlądowego.

Z pobytu w ośrodku wszyscy są zadowoleni. Komendant, instruktorzy sportowi i wychowawcy cieszą się ogromną sympatją wśród młodzieży, nad którą rozciągają delikatną lecz czujną opiekę. Pomieszczenia wygodne w drewnianych ładnych budynkach. Oprócz charakteru ściśle sportowego ośrodek ma również duże znaczenie wychowawcze: uczy żyć w gromadzie. Uczestnicy muszą sami sobie dawać radę: sprzątać, słać łóżka, dbać o czystość i estetykę. A nie każdemu to łatwo przychodzi...

Dziś już koniec wakacji. Opustoszało nad jeziorem. Puste budynki czekają na nowych, młodych gości którzy tu zjadą na przyszłe wakacje. Z tych co tu byli w tym roku wrócą prawie wszyscy ci, którzy nie pojadą do obozów nadmorskich. I znowu zaroi się nad Naroczą...

Po morzu Północnem

Dnia 19 sierpnia r. b powróciła do Gdyni grupa młodzieży ligowej, która odbyła niezwykle ciekawą wycieczkę po Morzu Północnem statkiem „Kościuszko" w dniach od 6 do 19.VIII. Młodzież zwiedziła Kopenhagę, Edinburg Londyn, Antwerpię i Brukselę. W Brukseli uczestnicy zwiedzili Powszechną Wystawę Międzynarodową, zorganizowaną z racji stulecia niepodległości Belgji. Trasa wycieczki prowadziła przez Bałtyk, cieśninę Kattegat i Skagerrak, następnie Morzem Niemieckiem do Kanału La Manche.

Pierwszym portem, do którego zawinął „Kościuszko", była Kopenhaga. Nie trzeba wspominać ile zachwytów wyraziła nasza młodzież, zwiedzając zarówno sam port, jak i miasto, miasto w którem króluje cisza, grzeczność i rowery. Zwiedzanie rozpoczęto od sławnej Gliptoteki i Muzeum Thorwaldsena. Pobyt w Kopenhadze zakończyli uczestnicy wycieczką do Parku Narodowego, gdzie mieli możność podziwiania wielkich stad danieli, a wieczorem udali się na zabawę do słynnego luna parku — „Tivoli". W dniu zawinięcia statku do portu, na pokład „Kościuszki" przybył przedstawiciel Poselstwa Polskiego i w krótkich słowach powitał młodzież.

Następnym etapem podróży był Edinburg, stolica malowniczej Szkocji. Dnia 9/VIII „Kościuszko" zawinął do Leith — portu Edinburga o godz. 22-ej; mimo późnej godziny część uczestników pod opieką wychowawców wysiadła na ląd i zrobiła mały wypad na miasto, jednakże portowa dzielnica z niezbyt trzeźwą publicznością zrobiła raczej ujemne wrażenie i wszyscy samorzutnie wrócili na statek. Następnego dnia zwiedzono sam Edinburg, podziwiając piękne położenie miasta, stary zamek na stromej skale w środku miasta, Katedrę St. Giles, mauzoleum Szkotów poległych w wojnie światowej z pięknemi rzeźbami, pałac Holyrood — rezydencje królów szkockich z pamiątkami po królowej Marji Stuart, nadto oglądano ze wszystkich stron strzelisty pomnik Walter Scotta. Drugiego dnia pobytu w Edinburgu odbyła się wycieczka autokarami do pięknego jeziora szkockiego w Linlithgow, nad którem wznoszą się świetnie zakonserwowane ruiny starego zamku obronnego. Oczywiście przy każdej okazji uczestnicy atakowali aparatami fotograficznemi szkockich żołnierzy w kolorowych spódniczkach, którzy uprzejmie i dyskretnie przybierali najbardziej efektowne pozy.

W drodze powrotnej z Linlithgow zatrzymano się koło wielkiego mostu Forth Bridge. Do Londynu „Kościuszko" przybył z opóźnieniem, gdyż statek musiał oczekiwać na przypływ i ze znacznem opóźnieniem wszedł do Greenwich, wskutek czego zwiedzanie odbywało się w tempie przyśpieszonem. Zwiedzanie centrum miasta odbywało się pieszo, co dało możność przyjrzenia się dokładnie życiu ulicy londyńskiej, przepełnionej wszelkiego rodzaju autami i autobusami, a jednak cichej, gdyż jak wiadomo w Londynie istnieje zakaz używania trąbek samochodowych; używanie klaksonów jest dozwolone tylko w wyjątkowych przypadkach.

W wielkich magazynach londyńskich panuje przyjemny spokój i cisza, wszyscy mówią półgłosem. To też można sobie wyobrazić przerażenie i zdziwienie subjektów, gdy grupy naszej żywej i wesołej młodzieży wchodziły do sklepów robić zakupy. Trzeba było ich wciąż uciszać i prosić o spokój. Ogrom Londynu i ruch nieustanny pojazdów zrobił na niektórych bardzo silne wrażenie. Zwiedzono British Museum, najbogatsze muzeum świata, tak wielkie, że niesposób było obejrzeć dokładnie wszystkiego, potem National Galery z arcydziełami najsłynniejszych malarzy światowej sławy. Obejrzano mnóstwo wielkich gmachów (niestety na wszystkie trzeba byłoby najmniej tydzień czasu), a więc Buckingham Palace (pałac królewski), pałace Księcia Walji i Księcia Yorku, oglądano słynne pomniki jak królowej Wiktorji i Nieznanego Żołnierza na czele. Pomników w Londynie jest rzeczywiście bardzo dużo i prawie wszystkie ładne.

Naturalnie zwiedzano Katedrę Westminster, wiecznie odnawianą, (zanim drugą część zdążą odnowić— pierwsza jest już zupełnie czarna). Piękny gmach parlamentu angielskiego wzbudził ogólny zachwyt. Zwiedzono możliwie dokładnie starą twierdzę Londynu — Tower z ciekawym mostem podnoszonym — Tower Bridge. W Tower oglądano skrupulatnie skarbiec, w którym znajdują się olśniewające klejnoty koronacyjne królów Anglji. Przed sławnym na całym świecie Scotland Yardem podnoszono z zaciekawieniem głowy. Niestety pałacu królewskiego nie można było wewnątrz oglądać, gdyż król był obecny. Wreszcie w ostatnim dniu pobytu Ambasada Polska zorganizowała dla naszej młodzieży wycieczkę do starożytnego zamku windsorskiego luksusowemi autokarami, co młodzież przyjęła ze szczerym entuzjazmem i radością, gdyż droga z Londynu do Windsoru prowadzi przez dzielnicę willową podmiejską, usianą przepięknemi domkami, tonącemi w zieleni. Wszędzie asfalty i jeszcze raz dobre asfalty, które są widocznie bardzo mocne, bo ani razu nie widać było żadnych reparacyj. Natomiast przechodziliśmy koło pewnej dzielnicy (w środku miasta) w trakcie jej burzenia i przygotowań do kompletnego przebudowania. Ciekawym objawem jest brak zupełny żebraków, zato na jednej z wielkich ulic inwalida wojenny malował na chodniku pastelami piękne kwiaty i kosze z owocami, a zachwyceni widzowie często rzucali mu pensy do kapelusza, stojącego obok, bez żadnych próśb z jego strony, zaco dziękował miłym uśmiechem i ukłonem. Olbrzymi zamek windsorski, przybrany pięknemi kwietnikami i pełen tajemniczych zakamarków zyskał pełne uznanie wycieczkowiczów. Naturalnie nie pominięto okazji obejrzenia zabawek królowej Wiktorji, przedstawiających w miniaturze urządzenie pałacu królewskiego ze wszystkiemi sprzętami, trzeba przyznać, że są to prawdziwe arcydzieła. W czasie tej wycieczki towarzyszył naszej grupie jeden z wyższych urzędników Ambasady — p. Tomaszewski. Mgły londyńskiej nikt nie widział, gdyż pogoda była słoneczna i upał nieznośny. Młodzież nasza zachwycała się także uprzejmością policji angielskiej, co znów powiększyło kolekcję fotografij.

No i wreszcie ostatni etap wycieczki — Antwerpja i Bruksela z Międzynarodową Wystawą. W Antwerpji, która jest miastem wszelkiego rodzaju piwiarni, nawiasem mówiąc brudnych i hałaśliwych, przyglądano się tańcom miejscowej ludności na ulicy, co było tembardziej ciekawe, że tańczyli tam mężczyźni z mężczyznami i kobiety z kobietami. Nie brak było jednak i par mieszanych. Przy każdym z członków orkiestry stał kufel piwa, z którego popijali w czasie przerw. Jako ciekawy szczegół zaobserwowano, że kondukotorzy w tramwajach gwiżdżą sobie i śpiewają, co wydawało się wszystkim nieco dziwne.

W Brukseli na wystawie Konsul Polski podejmował naszą młodzież w pawilonie polskim; starsi pasażerowie statku byli nieco zawiedzeni, że przyjęcie jest tylko dla młodzieży ligowej, zmuszeni byli jednak pogodzić się z tym faktem. W czasie pobytu w Brukseli i Antwerpji zwiedzano naturalnie wszelkie zabytki średniowiecznej architektury, ze sławną i piękną katedrą św. Guduli. Należy wspomnieć, że nawet uczestnicy nieumiejący jeszcze ocenić pięknego gotyku, siedzieli tam dość długo w niemym podziwie. Charakterystycznem jest że za wstęp do kościołów, trzeba było płacić po 1 franku od osoby i młodzież doszła do wniosku, że Belgowie umieją ciągnąć zyski z turystów.

Morze cały czas prawie było spokojne i pogoda piękna, „Kościuszko" kołysał się tylko na Skagerraku, Morzu Północnem i na Bałtyku tuż przed Gdynią — ale emocje choroby morskiej były dość częste, choć Kapitan Borkowski zapewniał, że to „dziecinna" fala.

W przeddzień zakończenia wycieczki, na prośbę kierowników, intendent statku p. Borys Korczyn -



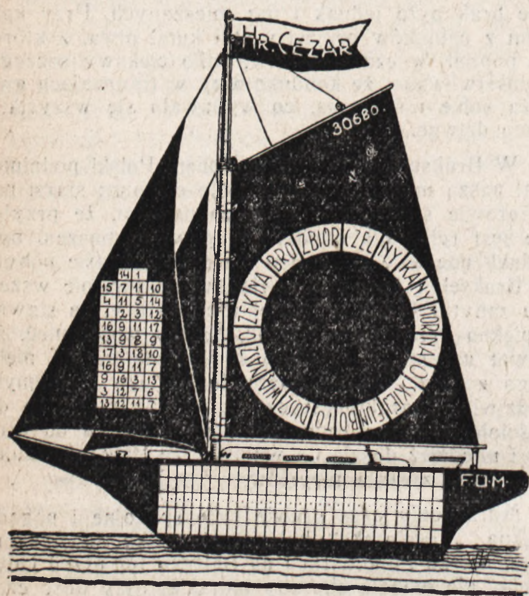
Medal, wybity przez Ligę Morską i Kolonjalną z okazji piętnastolecia odzyskania morza i dla uczczenia uruchomienia statku „Piłsudski"

Żukowski wygłosił ciekawy i wyczerpujący referat o znaczeniu marynarki wojennej i roli poszczególnych jednostek bojowych, nadto I i II Mechanik pp. inż. Tadeusz Kokiński i inż. Jerzy Nagórski oprowadzali uczestników po hali maszyn, słusznie zwanej sercem statku.

Należy zaznaczyć, iż w czasie podróży statkiem młodzież samorzutnie kupowała znaczki F.O.M. i przylepiała je na listach wysyłanych do kraju. Nadto dwaj nowo kreowani maturzyści p. Edwin Luft ze Lwowa i p. Andrzej Płodowski z Warszawy zaofiarowali się sprzedawać znaczki wśród pasażerów, co im się dobrze powiodło, gdyż sami w ciągu krótkiego czasu sprzedali za zł. 40.—, za co należy im się specjalne uznanie.

Irena Deliusówna.

1. ZADANIE - MOZAIKA



Powyżej podana mozaika składa się z 4-ch zadań:

A. I. Bandera — stanowi **„przestawiankę“**.
B. II. Kliwer — stanowi **„arytmograf“**.
C. III. Grot-żagiel — stanowi **„wirówkę sylabową“**.
D. IV. Burta — przedstawia **„logogryf“**.

A. Po odpowiedniem przestawieniu liter umieszczonych na banderze — odczytać należy nazwę żaglowca.

B. Zamieniwszy cyfry na litery, odczytać należy rozwiązanie zasadnicze, składające się z 7-miu wyrazów. Kluczem do rozwiązania są następujące wyrazy pomocnicze:

1, 2, 3, 4, 3 = pierwiastek chemiczny, szlachetny metal.

5, 13, 9, 17, 6, 16 = mięczak brzuchonogi.

4, 6, 7, 8, 6 = gęsty nieprzebyty las iglasty, rosnący na bagnistych gruntach Syberji.

10, 11, 12 = odpoczynek mózgu, unerwienia; spanie.

13, 9, 14, 15, 4, 6, 14, 7, 6 = dobrowolna lub przymusowa sprzedaż publiczna, przetarg.

6, 18 = miara powierzchni.

C. Przeskakując w kierunku „zegarowym“ pewną — stale jednakową — ilość sylab. — należy odczytać aktualne zawsze dziewięciowyrazowe hasło.

D. Do podanej na burcie żaglowca figury należy wpisać 29 pięcioliterowych (pionowo czytanych) wyrazów o podanem niżej znaczeniu. Litery rzędu środkowego, oznaczonego kropkami, czytane poziomo, dadzą rozwiązanie zasadnicze, które podać można bez wyrazów pomocniczych.

Znaczenie wyrazów: 1. Przód, strona przednia; czoło szyku wojskowego. 2. Rzeka w Polsce. 3. Wóz kolejowy, tramwajowy. 4. Stolica w Europie. 5. Wóz do jeżdżenia po śniegu. 6. Rodzaj młota ze śpiczastym końcem. 7. Państwo w Afryce. 8. Przyrząd do mierzenia czasu. 9. Zwój, pęk papierów. 10. Przyrząd do sztucznego oświetlania. 11. Roślina jadalna z rodziny traw. 12. Część oceanu. 13. Zboże grubo mielone; krupy. 14 Gatunek wina. 15. Wieśniak, rolnik. 16. Ziemia orna, rola. 17. Rodzaj czółna. 18. Państwo w Azji. 19. Owoc z drzewa palmowego. 20. Ptak zębodzioby. 21. Drzewo krajów zwrotnikowych. 22. Roślina płomyk. 23. Rzeka w Afryce. 24. Zwierzę ssące z rzędu gryzoni. 24. Rasa psa myśliwskiego. 26. Ludowy taniec polski. 27. Człowiek który zginął śmiercią gwałtowną. 28. Drobny gatunek ryby karpiowatej, członkopromiennej, brzuchopletwej. 29. Kobziarz, dudarz.

Mieczysław P-an, (Mława).

Za rozwiązanie powyższego zadania przeznacza Redakcja „Polski na Morzu“ w drodze losowania 4 nagrody książkowe.

Termin nadsyłania rozwiązań zadań z niniejszego numeru upływa 21 września 1935 r. Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Polski na Morzu“ z dopiskiem — **„Rozrywki umysłowe“.**

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa. Widok 10. telefony: red. 290-18. admin. 533-88.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonjalna. **Redaktor: Henryk Sikorski.**

Druk. Zakł. Graf. „Nowoczesna Spółka Wydawnicza“, S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.